

Stuttgart 21

Das Projektmagazin / Frühjahr 1998

Mit »Stuttgart 21«-Preisrätsel
aufklappen, mitmachen, gewinnen

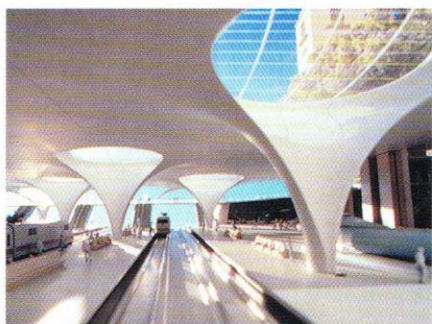


AKTUELLE INFORMATIONEN

Die neue City S. 2
Dreistufiges Vermarktungskonzept der DBImm erfolgreich: Erste Grundstücke auf Teilgebiet »A1« verkauft, Investorengespräche verlaufen positiv.



Der neue Bahnhof S. 4
Vorbereitungen laufen auf Hochtouren: Stuttgart bekommt einen neuen Bahnhof mit eigener Formsprache und Philosophie.



Finanzierung S. 7
Einnahmen übersteigen Ausgaben: »Stuttgart 21« ist betriebs- und volkswirtschaftlich rentabel und sichert den Standort.



Einblicke S. 8
Interview mit Professor Dr. Hans Sommer: Perspektiven, Chancen, Hintergründe zu »Stuttgart 21«.

Europa im Stunden-Takt

Die Metropolen rücken zusammen – Stuttgart geht voran

Das europäische Eisenbahnnetz wird auf das Reisetempo des 21. Jahrhunderts umgestellt. Mit »Stuttgart 21« übernimmt die Landeshauptstadt eine Pionierrolle: Der neue Hauptbahnhof steht für eine moderne Generation von Bahnhöfen mit vollkommen neuen Leistungsstandards. Bereits ab dem Jahr 2008 werden beispielsweise alle zwei Stunden komfortable Hochgeschwindigkeitszüge nach Paris oder Wien starten.

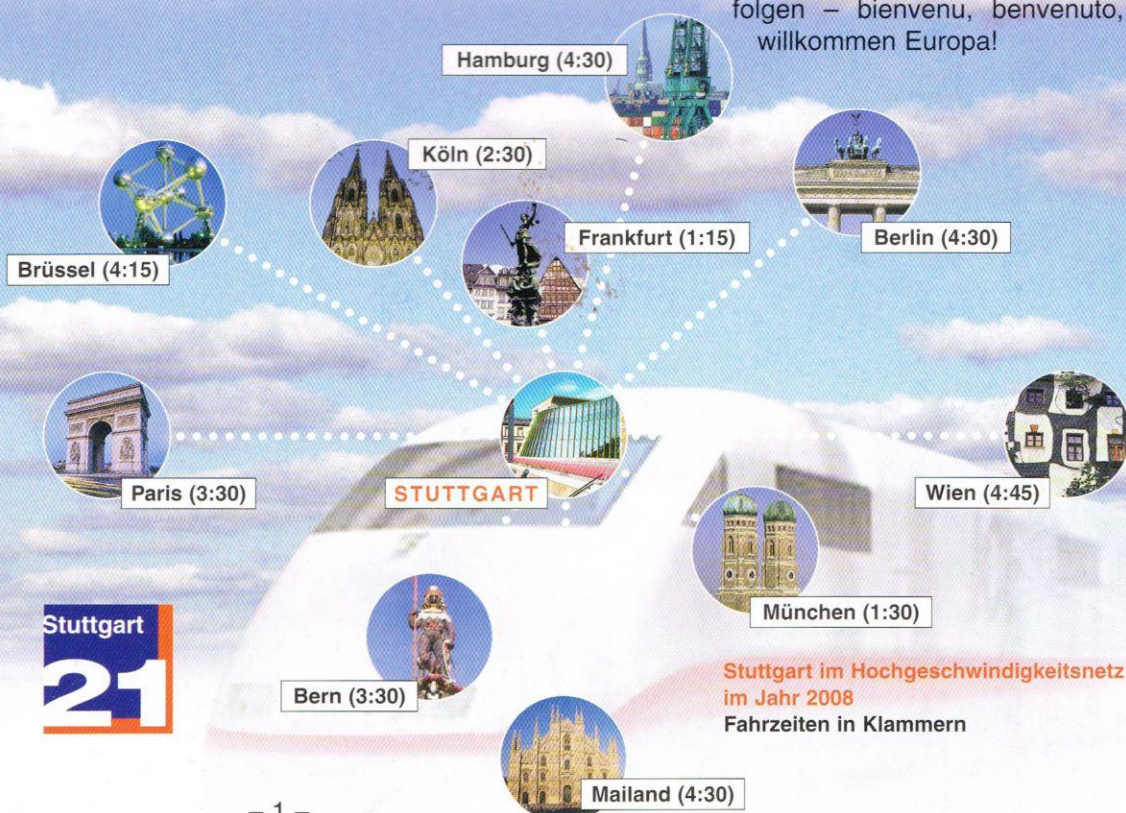
Die Hauptverkehrslinien von Amsterdam nach Südosteuropa und von Paris nach Budapest laufen mitten durch Baden-Württemberg. Für den Standort Stuttgart – und damit für die Lebensqualität und Zukunftsperspektiven der Bürger – ist die Einbindung in dieses Fernwegenetz von großer Bedeutung. Denn nach wie vor ist die Verkehrsanbindung ein entscheidender Faktor für das Wirtschafts- und Kulturgehen einer Stadt.

In dreieinhalb Stunden unterm Eiffelturm
Viereinhalb Stunden von Stuttgart nach Berlin, dreieinhalb nach Paris oder gerade mal eineinhalb bis München – das sind Kennzahlen des künftigen Bahnverkehrs »im Europaformat«. Vom Komfort des Bahnreisens ganz zu schweigen: ohne Staus von City zu City, Verbindungen im Ein- oder Zwei-Stunden-Takt ...

Kapazitäten für das nächste Jahrhundert
Neben Tempo und Komfort zählen natürlich auch Kapazitäten. Durch die Verlegung der Gleisanlagen im Stuttgarter Talkessel und den Bau des neuen Bahnhofs kann die Zahl der Ankünfte und Abfahrten in der Hauptverkehrszeit mehr als verdoppelt werden. Davon profitiert insbesondere der Regionalverkehr. Mit der derzeitigen Streckenführung und dem alten Kopfbahnhof wäre das undenkbar.

Zukunftssicherung für die Region

Die Bürger gewinnen durch »Stuttgart 21« mehrfach: Investitionen sichern Arbeitsplätze; die Umwandlung der Gleisareale in Wohn- und Gewerbeflächen erhöht die Lebensqualität; und die dauerhafte Ankoppelung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sichert die Zukunft der Region. Grund genug für andere Großstädte, dem Stuttgarter Beispiel mit eigenen »21er-Projekten« zu folgen – bienvenu, benvenuto, willkommen Europa!



Stuttgart
21

Stuttgart im Hochgeschwindigkeitsnetz
im Jahr 2008
Fahrzeiten in Klammern



Der richtige Mix

Im Stuttgarter Norden entsteht ein Stadtteil mit eigenem Charme

»Wir verkaufen hier keine einzelnen Grundstücke, sondern das Gesamtkonzept für ein funktionierendes Stadtquartier«, beschreibt die Immobiliengesellschaft der Bahn (DBImm) ihre Vermarktungsstrategie. Funktionierend, das heißt vor allem an den Bedürfnissen der Menschen orientiert – und die suchen heute die gelungene Mischung von Wohnraum, Kulturbetrieb, Gastronomie, Gewerbe und öffentlichen Einrichtungen. Der Bau von Wohnsilos und Einkaufszentren auf der grünen Wiese ist passé; zeitgemäße Stadtentwicklung erfolgt direkt im Herzen der Stadt. Die große Nachfrage beim Verkauf der ersten Grundstücke des »Stuttgart 21«-Teilgebiets »A1« zeigt, daß Investoren diese Sichtweise teilen.

Im Rahmen von »Stuttgart 21« werden insgesamt rund 100 Hektar Gleisfläche frei. Knapp die Hälfte davon wird bebaut. 20 Prozent der Fläche dienen zur Vergrößerung von Rosensteinpark und Schloßgarten, weitere 30 Prozent verteilen sich auf Erschließung, Plätze und Grünflächen in den neuen Stadtteilen. Für den Großteil der Bauprojekte sind Architekturwettbewerbe vorgesehen, die Vorgaben des städtebaulichen Rahmenplans und Anregungen aus der Bürgerbeteiligung aufgreifen. Noch in diesem Jahr werden Wettbewerbe für ein Projekt der Firma Mediconsult sowie für die »Bibliothek des 21. Jahrhunderts« durchgeführt.

Ein Konzept – drei Stufen

Die Vermarktung der Gesamtfläche, die durch die Umgestaltung des Stuttgarter Bahnhofs frei wird, erfolgt in drei Stufen. Derzeit wird das erste Gebiet »A1« zwischen SüdwestLB und Wolframstraße entwickelt. In einem zweiten Schritt erfolgt die Vermarktung von Areal »C1« zwischen dem Nordbahnhofsviertel und der Gäubahntrasse und in Stufe 3 folgen die restlichen Flächen. Diese werden allerdings noch bis zum Jahr 2008 für den Bahnbetrieb benötigt.

Zukunftsorientierte Baukonzepte

Gemäß den Vorgaben des gemischten Nutzungskonzepts für das Gebiet »A1« werden 430.000 qm Geschoßfläche entstehen, rund ein Fünftel für Wohnungen, gut die Hälfte für Büros und Handel, der Rest für Freizeit, Kultur, Bildung und Gastronomie. Den Anfang macht das Projekt »Galeria Ventuno« der Düsseldorfer Mediconsult AG. Hier entsteht – neben 10.000 qm Wohnfläche – Raum für Dienstleister, Einzelhandel, Gastronomie und Freizeit. Das architektonische Konzept sieht vor, den Budapest Platz und die angrenzenden Straßen einzubeziehen, so daß ein lebendiges Zentrum geschaffen wird. Weitere Beispiele zukunftsorientierter Bauprojekte in »A1« werden die »Bibliothek des 21. Jahrhunderts« und das »Asia Pacific Center« sein.

Städtebau made in Germany

»Stuttgart 21« auf der Immobilienmesse MIPIM in Cannes



Der Regierende Bürgermeister von Berlin Eberhard Diepgen (2. v.l.) zeigte sich sehr interessiert an »Stuttgart 21«



Zufrieden mit dem Verlauf der Messe: OB Schuster mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden der Deutsche Bahn AG Heinz Dürr

7.000 Experten konnten sich auf der Fachaussstellung MIPIM im März 1998 davon überzeugen: »Stuttgart 21« macht auch auf internationalem Parkett eine gute Figur. Asiaten, Amerikaner ebenso wie fachkundige Gäste aus der europäischen Nachbarschaft wollten erfahren, wie »Städtebau made in Germany« heute aussieht. Der Stuttgarter OB Dr. Schuster reiste eigens mit einer Delegation nach Cannes, um Kontakte zu Entwicklern, Investoren und Maklern zu knüpfen. Für Stuttgart hat die Präsenz auf der MIPIM bereits Tradition, und zwar eine erfolgreiche. Im Frühjahr 1997 begann in Cannes die Vermarktung des Teilgebiets »A1« – wenige Monate später konnte auf der MIPIM Asia der Verkauf der ersten drei Baufelder des »Stuttgart 21«-Arealen in die Wege geleitet werden.

Die multimediale Bibliothek der Landeshauptstadt Stuttgart, deren Bau der Gemeinderat Ende 1997 beschlossen hat, soll eine Million Besucher im Jahr anziehen. Für das »Asia Pacific Center« interessieren sich Investoren aus Japan, Hongkong und Australien, die das Zentrum als prestigeträchtigen Ausgangspunkt für erfolgreiche Wirtschaftsbeziehungen nutzen wollen.

Dauerhafte Qualität

Nur wenn eine dauerhafte Qualität sichergestellt werden kann, funktionieren die neuen Quartiere und damit die Vermarktung aller Flächen. Die Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft legt daher Wert auf eine gute Verbindung der neuen Stadtquartiere mit der heutigen Innenstadt. Das bestehende Angebot soll sinnvoll ergänzt werden. Im Städtebau setzt die DBImm auf eine attraktive Architektur, öffentliche Plätze und ausgedehnte Grünflächen.

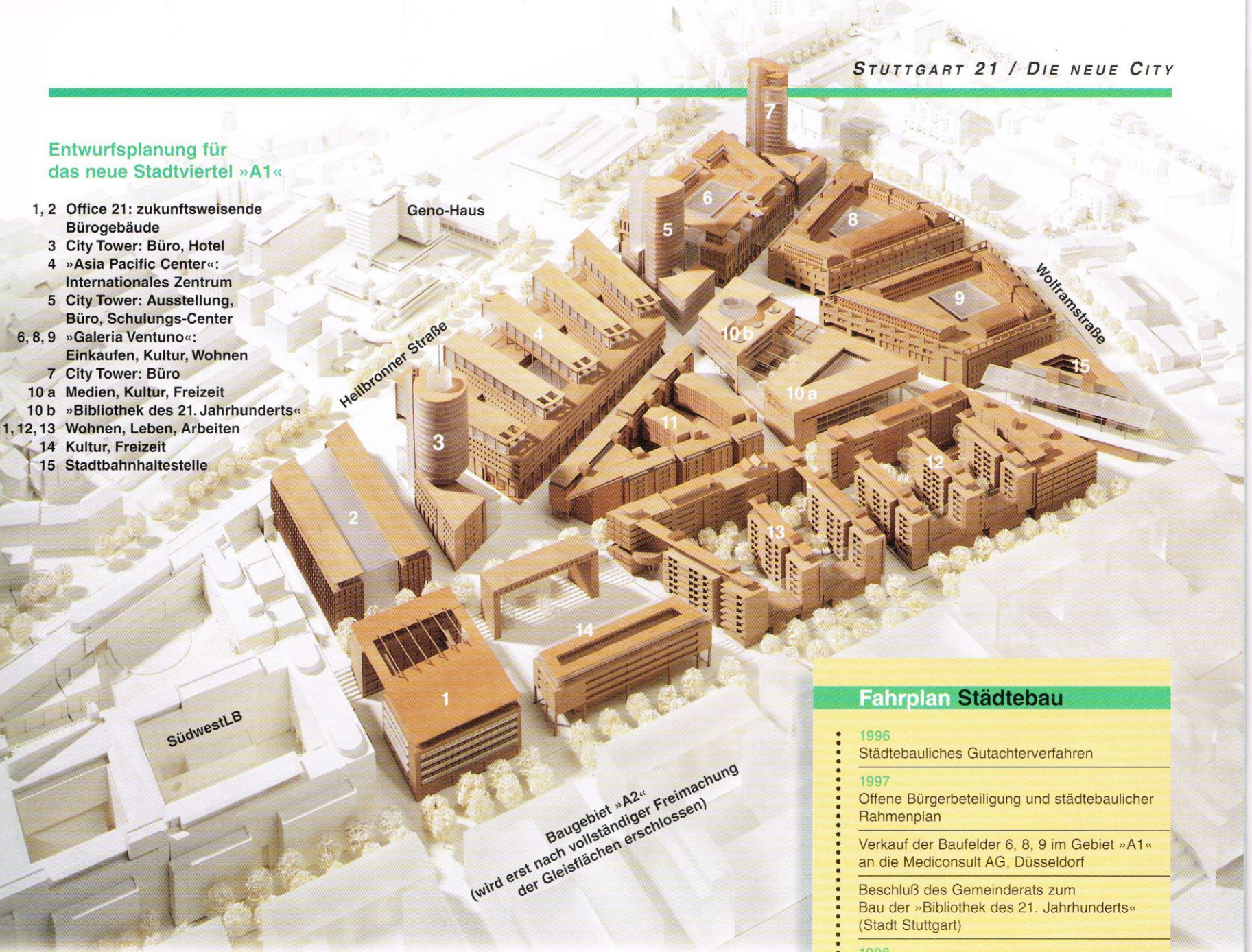
Um Zugeslänge voraus ...

»... Frankfurts Entscheidungsträger haben eine neue Lieblingsstadt: Stuttgart. Beim Budenzauber der internationalen Immobilienbranche in Cannes zog es Firmenlenker und Kommunalpolitiker vom Main beinahe magisch zum schwäbelnden Personal am Stand der südwestdeutschen Landeshauptstadt. Stadtrat Martin Wentz belegte gleich einen Intensivkurs im »A wa«- und »Ha noi«-Sagen. »Stundenlang«, verriet Thomas Sonnenwald, Partner im Stuttgarter Projektentwickler-Büro Drees & Sommer, habe er mit dem Frankfurter Planungsdezernenten geplaudert. Daß der Wentz da war, und viele andere Frankfurter Entscheidungsträger vor und nach ihm, hatte tiefere, um nicht zu sagen unterirdische Gründe: Stuttgarts hauptberufliche Häuslebauer wollen die Schwäb'sche Eisenbahne in den Keller schicken – in einen Tiefbahnhof mit mindestens acht ICE-Gleisen. Bei der Entwicklung ihres Projektes »Stuttgart 21«, das die Bahntrassen aus der Innenstadt verschwinden und neue Wohn- und Arbeitsquartiere entstehen lassen soll, sind die bedächtigen Schwaben den Überfliegern aus der Weltmetropole des Handkäs' um Zugeslänge voraus ...«

Aus der Frankfurter Rundschau vom 16. März 1998

Entwurfsplanung für das neue Stadtviertel »A1«

- 1, 2 Office 21: zukunftsweisende Bürogebäude
- 3 City Tower: Büro, Hotel
- 4 »Asia Pacific Center«: Internationales Zentrum
- 5 City Tower: Ausstellung, Büro, Schulungs-Center
- 6, 8, 9 »Galeria Ventuno«: Einkaufen, Kultur, Wohnen
- 7 City Tower: Büro
- 10 a Medien, Kultur, Freizeit
- 10 b »Bibliothek des 21. Jahrhunderts«
- 1, 12, 13 Wohnen, Leben, Arbeiten
- 14 Kultur, Freizeit
- 15 Stadtbahnhaltestelle



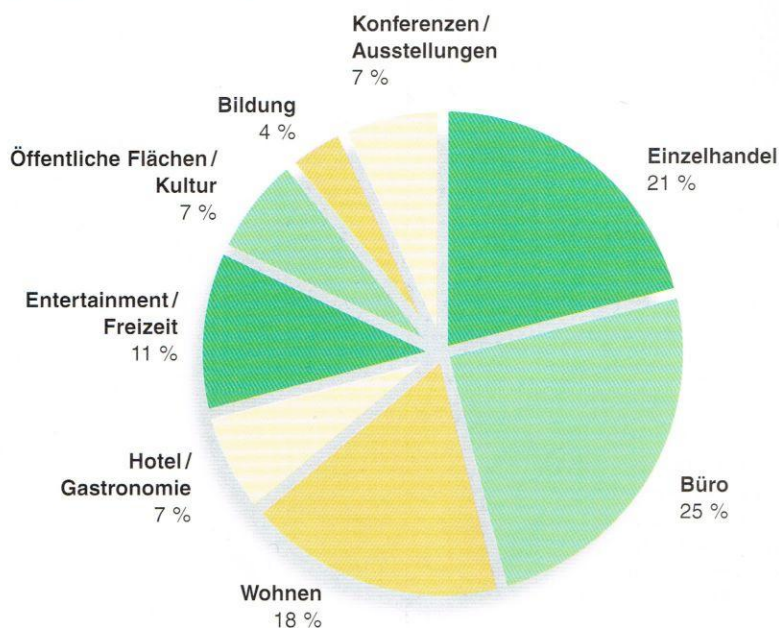
Neue Impulse für die City

Die Industrie- und Handelskammer Stuttgart begrüßt die Entwicklung im Stuttgarter Norden. Zwar bringen neue Geschäfte auch neuen Wettbewerb in die Innenstadt; dafür steigt aber die Attraktivität der innerstädtischen Einkaufslagen. So bestätigt ein Gutachten des Marktforschungsinstituts PROG-NOS, daß das neue Stadtquartier zusätzliche Kaufkraft in die Stuttgarter Innenstadt lenken wird.

schen Einkaufslagen. So bestätigt ein Gutachten des Marktforschungsinstituts PROG-NOS, daß das neue Stadtquartier zusätzliche Kaufkraft in die Stuttgarter Innenstadt lenken wird.

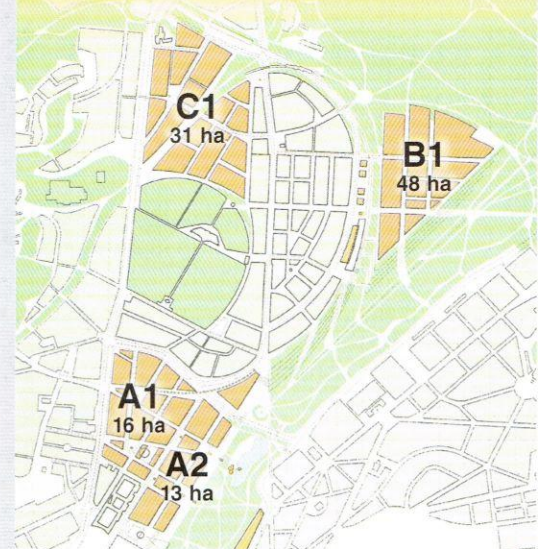
Teilgebiet »A1« – Nutzung der geplanten Geschoßflächen

Gesamtgeschoßfläche ca. 430.000 qm



Fahrplan Städtebau

- 1996 Städtebauliches Gutachterverfahren
- 1997 Offene Bürgerbeteiligung und städtebaulicher Rahmenplan
- Verkauf der Baufelder 6, 8, 9 im Gebiet »A1« an die Mediconsult AG, Düsseldorf
- Beschluß des Gemeinderats zum Bau der »Bibliothek des 21. Jahrhunderts« (Stadt Stuttgart)
- 1998 Offene Bürgerbeteiligung im Nordbahnhofviertel
- Bebauungsplan für Gebiet »A1«
- Architekturwettbewerb für die »Galeria Ventuno« und für die »Bibliothek des 21. Jahrhunderts«
- Rückbau der Gleisanlagen im Gebiet »A1«
- 1999 Baubeginn im Gebiet »A1«
- 2002 Fertigstellung »Galeria Ventuno« und »Bibliothek des 21. Jahrhunderts«
- Ab 2008 Inbetriebnahme Durchgangsbahnhof und neue Bahnanlagen
- Freimachung und Bebauung der restlichen Gleisflächen



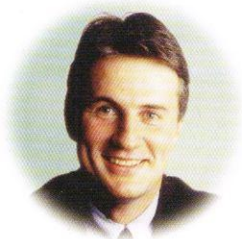


»Schau mir in die Augen, Stuttgart ...«

Der innovative Bahnhofsentwurf aus Düsseldorf verblüfft – und überzeugt

Beim ersten Hinsehen ging es Fachleuten wie Laien ähnlich: Die Arbeit des Düsseldorfer Architekturbüros »Ingenhoven, Overdiek, Kahlen und Partner« löste schlichtweg Erstaunen aus. Monumentale Kuppel- und Glasdachkonstruktionen hatte die Jury beim Wettbewerb für den Neubau des Stuttgarter Bahnhofs erwartet; entsprechende Vorschläge fanden sich dann auch zuhauf unter den 126 eingereichten Entwürfen. Die Idee einer Säulenhalle mit Lichtaugen war jedoch erst einmal gewöhnungsbedürftig.

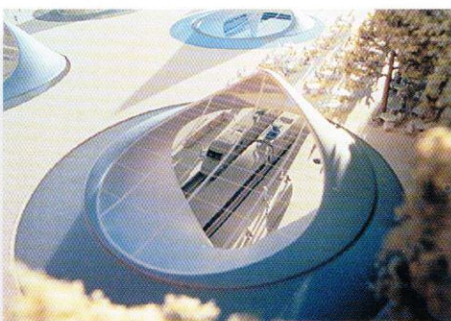
»Eine Talschaukel verbindet die Hänge zu beiden Seiten des Bahnhofs.«



Christoph Ingenhoven,
Architekt des neuen Hauptbahnhofs
(Arbeitsgemeinschaft Ingenhoven,
Overdiek, Kahlen und Partner,
Düsseldorf)

Lebendiges Ambiente, Reisekomfort und städtebauliche Prägnanz – das waren zentrale Vorgaben für den neuen Bahnhof, das Herzstück von »Stuttgart 21«. Nicht nur die Jury, auch die Besucher der Wettbewerbsausstellung kamen schließlich zu dem Ergebnis: Der auf den ersten Blick gewagte Lichtaugen-Entwurf löst alle wichtigen Aufgaben mit einer eigenen, überzeugenden Philosophie. Statt einer groß dimensionierten Gleishalle entsteht über den Bahnsteigen eine Freifläche, die in der Kombination von Lichtaugen, Wasser und Grün einen Erlebnisraum schafft. »Der Star des neuen Bahnhofs«, so Planer Christoph Ingenhoven, »ist dieser Platz.« Über den tiefergelegten Schienenwegen entstehen

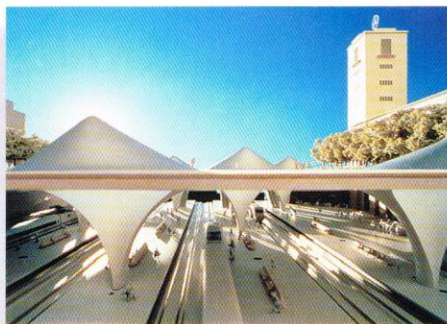
»Diese Augen zeigen etwas von der Kraft dessen, was darunter liegt.«



zwei ineinander übergehende Oberflächen: eine städtische und eine grüne, die die Anbindung an Stuttgarts »Grüne Lunge«, den Schloßgarten, gewährleistet. Ein signifikantes bauliches Zeichen setzt die gläserne Gitterschale am Haupteingang; sie ist Identifikationspunkt für den neuen Bahnhof und den neuen Stadtteil auf dem ehemaligen Gleisgelände. Und sie schafft einen eleganten Übergang von der Königstraße zum Bahnhofensemble.

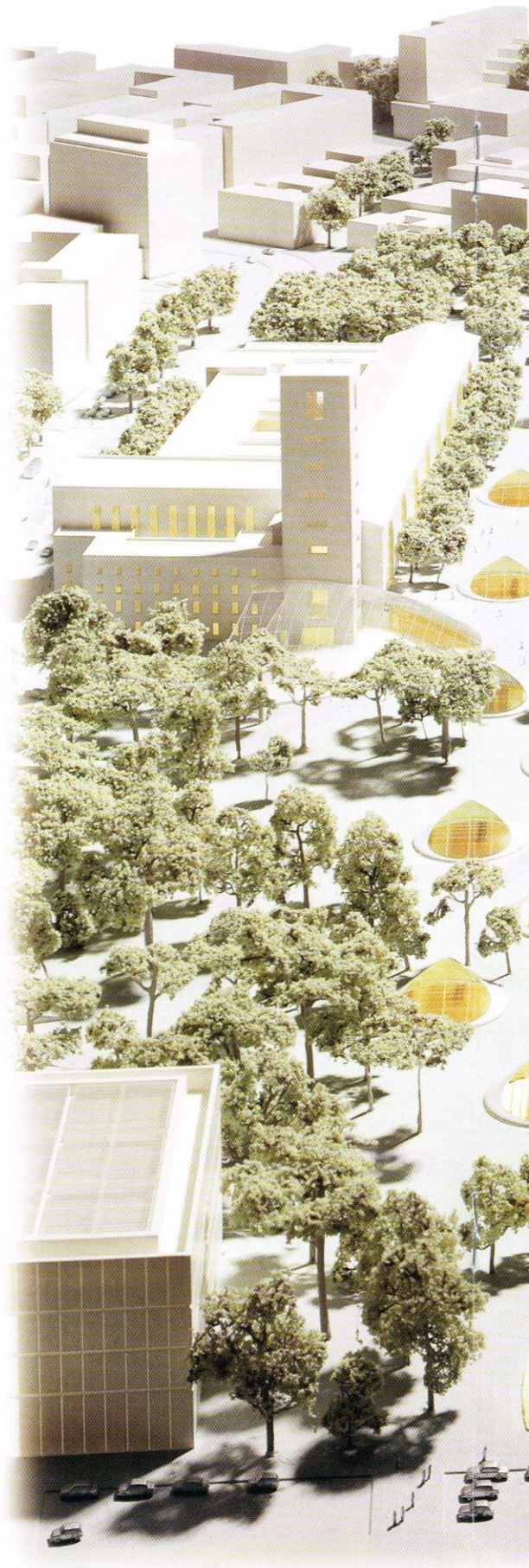
Von innen betrachtet besticht der neue Bahnhof durch ein einzigartiges Raumkonzept. Die Kombination von Lichtaugen und Säulen sorgt für außergewöhnliche optische Effekte: Von den vier Bahnsteigen blickt man direkt ins Grüne. Das Wohlbefinden der Bahnreisenden und Besucher der Cafés und Läden steht hier im Vordergrund. Die Leitsätze der Planungsgruppe um Ingenhoven: Genügend Licht – selbst an einem bedeckten Tag kann man an jeder Stelle

»Die Konstruktion ist der Natur abgeschaut.«



des Bahnhofs ohne Kunstlicht Zeitung lesen ... Komfortables Raumklima – ohne künstliche Heizung oder Klimatisierung herrscht zu jeder Jahreszeit eine angenehme Temperatur (ca. 15 bis 25 Grad) ... Gute Belüftung – für optimalen Luftaustausch sorgen die ein- und ausfahrenden Züge ...

Die Entscheidung für den Lichtaugen-Bahnhof beruht also nicht nur auf der speziell auf Stuttgart zugeschnittenen Bauform. Überzeugt haben auch die vielen Detaillösungen, die moderne Technik durch Konstruktionsprinzipien, die der Natur abgeschaut wurden, ergänzen. Ein Ansatz, der im 21. Jahrhundert gewiß Schule machen wird.

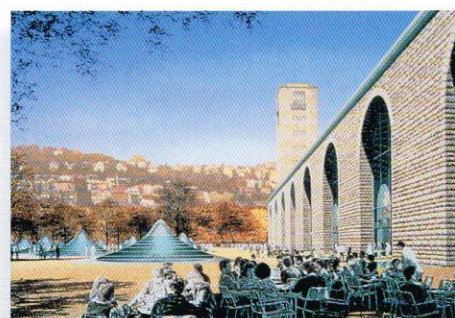




*»Wir brauchen
keine Heizung, keine Kühlung,
keinen Sonnenschutz ...«*



*»Ein Platz mit Menschen, die
in den Cafés sitzen – ein Zentrum
städtischen Lebens ...«*



Fahrplan

Bahnhofsneubauten

Februar 1997

Ausschreibung des Realisierungswettbewerbs Hauptbahnhof Stuttgart

Juli 1997

Vier Entwürfe kommen in die engere Auswahl

November 1997

Endgültige Entscheidung für den »Lichtaugenentwurf« des Düsseldorfer Architekturbüros Ingenhoven, Overdiek, Kahlen und Partner

2001

Baubeginn neuer Hauptbahnhof

2003

Baubeginn Filderbahnhof und Wartungsbahnhof Untertürkheim

2008

Inbetriebnahme der neuen Bahnhöfe und Trassen

Dreh- und Angelpunkt

Stuttgarts neuer Bahnhof wird *die Drehscheibe im Herzen der Stadt*

Die Zukunft gehört dem integrierten Verkehr – Fortbewegung nur per Bahn, nur per Auto oder auch nur per pedes ist Denken von gestern. Die Bahn realisiert seit Jahren mit Erfolg Konzepte zur Zusammenführung von Verkehrswegen und -mitteln. Für Stuttgart setzt der neue Hauptbahnhof auf diesem Weg einen weiteren Meilenstein. Ziel ist es, Bahnfahren wieder attraktiver zu machen. Doch je besser das Angebot an Zugverbindungen, desto höher das Verkehrsaufkommen am Bahnhof. Um ein – von den Skeptikern befürchtetes – »Verkehrschaos« in der Innenstadt zu vermeiden, setzen die Planer auf intelligente Lösungen: Leistungsfähige Vorfahrten mit direkten Übergängen zum Bahnhof, eine optimale Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel, übersichtliche und lichte Orientierungssysteme und durchdachte Ver- und Entsorgungswege.

Eines ist ganz klar: Auch wenn künftig durch das Herz der Stadt mehr Züge denn je rollen und jedes Jahr weit über 10 Millionen Menschen mehr in den Zug steigen, sollen weder die Fußgänger noch die Radfahrer unter die Räder kommen. Großzügige Überwege in Verlängerung der städtebaulichen Achsen, eine neue Fußgänger- und Fahrradbrücke im Bereich des Schloßgartens und ein direkter Zugang von der Klettpassage in den neuen Bahnhof sorgen dafür, daß alle Verkehrsmittel gut erreicht werden können.

Alle Ebenen des neuen Bahnhofs sind durchgängig verknüpft. S- und U-Bahntrassen bleiben unverändert, werden aber über leistungsfähige Verbindungen an die Verteilerebene des Hauptbahnhofs angekoppelt. Zukünftig werden die Reisenden von jedem Bahnsteig direkten Zugang zur S-Bahn haben. Neue Haltestellen für Stadt- und Regionalbusse gehören ebenso zum Gesamtkonzept wie zusätzliche Parkplätze, Mietwagenterminals, Taxistationen und ausreichend Raum für die kurzzeitige Pkw-Vorfahrt mit dem schönen Prädikat »Kiss and ride«.

Über 1000 Zug-Ankünfte und -Abfahrten im Regional- und Fernverkehr pro Tag (heute ca. 600) erfordern durchdachte bauliche und logistische Konzepte. Doch dieser Herausforderung stellt sich »Stuttgart 21« gern – ist es doch die Fülle der Verbindungen, die das Bahnfahren attraktiv macht. Und eine attraktive Bahn wollen schließlich alle ...

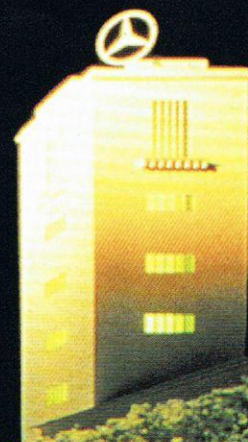
Der Bahnhof in Zahlen

	Heute	Stuttgart 21
Ankünfte und Abfahrten pro Tag		
Fernverkehr (ICE, IC, EC, IR)	292	480
Regionalverkehr (RE, SE, RB)	305	530
S-Bahn	1.228	1.240
Reisende pro Tag (Umsteiger mehrfach enthalten)		
Fernverkehr (ICE, IC, EC, IR)	44.500	53.070
Regionalverkehr (RE, SE, RB)	49.070	85.200
S-Bahn, Stadtbahn, Bus	225.460	314.300
Anzahl der Bahnsteiggleise	16	8
Anzahl der Weichen	680	40

Der neue Filderbahnhof:
in 8 Minuten in die City



Mit dem Bau eines eigenen Bahnhofs wird die dicht bewohnte Filderregion im Rahmen von »Stuttgart 21« verkehrstechnisch enorm aufgewertet. ICE, IR und RegionalExpress-Züge werden dort halten. Außerdem wird die Fahrzeit von der Stuttgarter City auf die Fildern und zum Flughafen auf acht Minuten reduziert. Nach aktuellen Prognosen verdoppelt sich durch den Filderbahnhof der Anteil der Flugreisenden, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Flughafen kommen (von 20 auf 40 Prozent). Insgesamt wird der Filderbahnhof täglich von 25.000 Reisenden genutzt werden.





Die Sache rechnet sich ...

Wirtschaftsexperten sind sich einig:

»Stuttgart 21« ist solide kalkuliert und rentabel

Die Gegenüberstellung der Ausgaben und Einnahmen bis zum Jahr 2038 belegt, daß sich »Stuttgart 21« auf Dauer betriebs- und volkswirtschaftlich auszahlt. Sowohl die Deutsche Bahn AG als auch die Allgemeinheit haben einen finanziellen Nutzen von dem Bahnprojekt. Die unabhängigen Wirtschaftsprüfer der »C & L Deutsche Revision« kommen zu dem folgenden Ergebnis: Die Finanzierung von »Stuttgart 21« ist gesichert und ruht auf mehreren soliden Säulen.

In Zeiten leerer Kassen ist es verständlich, daß die Bürger das Finanzierungskonzept von »Stuttgart 21« kritisch hinterfragen. Doch nur auf der Grundlage konkreter Zahlen und solider Kalkulationen entsteht ein sachliches Gesamtbild und können Alternativen realistisch eingeschätzt werden.

Mehrerträge der Bahn sichern das Projekt

Die Deutsche Bahn finanziert einen Großteil der Investitionen für »Stuttgart 21« durch die Mehrerträge, die sie ab Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Bahnhofs (im Jahr 2008) erwartet: Einerseits wird die Verkehrsleistung im Vergleich zu einem Ausbau des Kopfbahnhofs um 750 Mio Personenkilometer jährlich höher. Andererseits werden die Bahnanlagen kompakter und die Betriebskosten geringer.

Diese beiden Faktoren sind Jahr für Jahr mit einem Plus von 176 Mio DM angesetzt. Bei einem Finanzierungszeitraum von 30 Jahren können damit rund 30 Prozent der Investitionen abgedeckt werden. Aktuelle Verkehrsberechnungen zeigen, daß diese Ansätze realistisch sind.

Grundstückserlöse fließen ebenfalls in die Finanzierung

Weitere 30 Prozent der Projektkosten sollen durch die Verkaufserlöse der frei werdenden Gleisflächen erwirtschaftet werden. Die bislang erzielten Erlöse und die Zwischenergebnisse der laufenden Verkaufsgespräche zeigen auch hier, daß die Bahn bei ihren Berechnungen realistisch vorgegangen ist.

Volkswirtschaftlicher Nutzen für alle

»Stuttgart 21« entlastet eindeutig die öffentliche Hand. In ihren Berechnungen kommt die »C & L Deutsche Revision« zu der Schlussfolgerung: Nicht nur betriebswirtschaftlich betrachtet ist »Stuttgart 21« eindeutig die beste Lösung. Auch der volkswirtschaftliche Nutzen des Vorhabens ist mit rund 314 Mio Mark pro Jahr beträchtlich. Damit sind auch die Fördermittel von Bund, Land und Region gut angelegt, tragen sie doch eindeutig zu einem Projekt mit Zukunft und hohem Nutzwert bei.

Stuttgart profitiert mehrfach bei begrenztem Risiko

Während das finanzielle Risiko im wesentlichen auf Seiten der Deutsche Bahn AG liegt, kann die Landeshauptstadt Stuttgart gleich mehrere Vorteile verbuchen:

- Die City wird dauerhaft an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen.
- Die Nahverkehrsverbindungen werden erheblich verbessert.
- Der Standort Stuttgart wird aufgewertet.
- Auf ca. 100 ha Fläche entstehen neue Stadtteile und Parkerweiterungen.

Im Gegenzug hat sich die Landeshauptstadt Stuttgart in der Rahmenvereinbarung verpflichtet, ein Baurecht zu schaffen, das die Vermarktung der Grundstücke im angestrebten Umfang ermöglicht. Die Landeshauptstadt haftet nicht für die Grundstückserlöse.

»Stuttgart 21« –

Zahlen und Fakten:

Die Gesamtinvestitionen für das Bahnprojekt »Stuttgart 21« betragen 4,893 Mrd DM. Die Deutsche Bahn AG übernimmt den größten Teil der Kosten und Risiken.

Der Bund finanziert 886 Mio DM für den Bau der Hochgeschwindigkeits-Trasse und 350 Mio DM für den Ausbau des Nahverkehrs.

Das Land zahlt 625 Mio DM für den Ausbau des Regional- und des Nahverkehrs.

Die Region Stuttgart investiert 75 Mio DM für den Ausbau des Regionalverkehrs.

Im Falle unerwarteter Baukostenerhöhungen trägt das Land maximal 113 Mio DM, die Landeshauptstadt Stuttgart maximal 57 Mio DM.

2.175 Mio DM sollen allein durch die Verkaufserlöse der frei werdenden Gleisflächen erwirtschaftet werden.

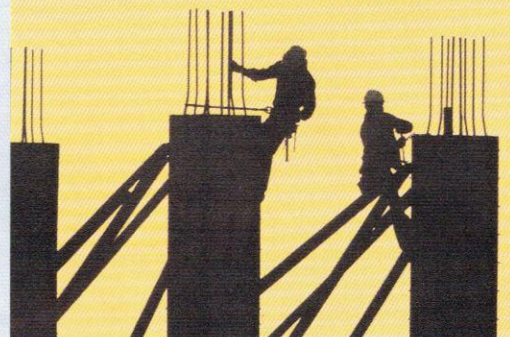
Die zu erwartenden Mehrerträge der Bahn (mehr Fahrgäste, niedrigere Betriebskosten) decken die verbleibenden Kosten von »Stuttgart 21«.

Impulse für die Region

Arbeitsplätze sichern und schaffen

»Stuttgart 21« eröffnet Zukunftsperspektiven für den Arbeitsmarkt. Laut Umfragen schätzt auch die Mehrheit der Bevölkerung die Bedeutung des Verkehrs- und Städtebauprojekts für die Wirtschaftskraft der Region positiv ein. Dieser Nutzen läßt sich in konkreten Zahlen ausdrücken: Die Produktionstätigkeit inklusive Zuliefereffekte wird allein durch die Baumaßnahmen für Bahnanlagen um 7,3 Mrd DM angeregt. Zusätzliche wirtschaftliche Impulse gehen vom Bau der neuen Stadtquartiere aus. Diese Belebung der Innenstadt kommt auch dem Einzelhandel in der Stuttgarter City zugute.

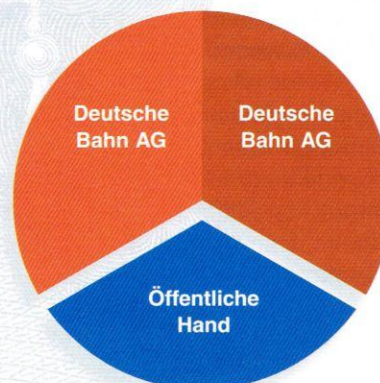
Insbesondere profitieren natürlich Bauwerke, Elektrotechnik sowie Stahl- und Maschinenbau – allen voran die örtlichen Handwerksbetriebe: Während der Bauzeit des Bahnhofs und der Gleisanlagen von 2001 bis 2008 werden ständig rund 4.200 Menschen an »Stuttgart 21« arbeiten. Hinzu kommen weitere Arbeitsplätze durch die Bebauung der frei werdenden Flächen. Hier werden – verteilt auf 25 Jahre! – nochmals 1.600 Arbeitsplätze pro Jahr gesichert und teilweise neu geschaffen. Weitere Arbeitsmarkteffekte sind nach Fertigstellung aller Baumaßnahmen zu erwarten: Allein auf dem Areal der neuen Stadtquartiere entsteht nach vorsichtigen Schätzungen Raum für rund 24.000 Dauerarbeitsplätze.



Finanzierung von »Stuttgart 21«

Grundstückserlöse
ca. 30%

Bahnbetriebliche
Mehrerträge
ca. 30%



Darlehen und Zuschüsse ca. 40%

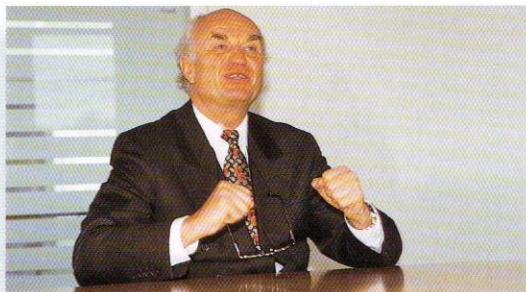
»Eine einmalige Chance ...«

Das »Stuttgart 21«-Projektmagazin im Gespräch mit Prof. Dr. Hans Sommer, Geschäftsführer der DBProjekt GmbH Stuttgart 21

Herr Professor Sommer, Sie waren vor kurzem auf der internationalen Immobilienmesse MIPIM in Cannes, wo »Stuttgart 21« auf einem eigenen Stand vorgestellt wurde. Wie waren die Reaktionen des internationalen Fachpublikums?

Die Gesamtkonzeption findet eine sehr positive Resonanz. »Stuttgart 21« wird auch im Ausland als zukunftsweisendes Projekt angesehen und es ist dort sehr einfach, das Grundprinzip des Projekts zu erklären: die Steigerung der Leistungsfähigkeit durch Umwandlung eines Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof und in diesem Zusammenhang die Gewinnung innerstädtischer Entwicklungsflächen durch die Verlegung von Bahngleisen unter die Erde.

Stichwort »Flächen« – wie kommt denn in Stuttgart die Vermarktung der frei werdenden Flächen voran, was ist der aktuelle Stand? Für das erste Projekt der Firma Mediconsult wird ja bereits der Architektenwettbewerb vorbereitet. Und ich denke, daß wir bis Sommer/Herbst weitere konkrete Investorenprojekte haben. Mehrere Grundstücks-



»Wir sind schon eher Pioniere ...«

verkäufe stehen unmittelbar vor dem Abschluß. Wir liegen mit der Vermarktung sehr gut im Plan. Einen gewissen Zeitverzug gibt es beim Abschluß der städtebaulichen Verträge, bei denen es noch einige offene Positionen gibt.

Kritiker wenden ein, Stuttgart brauche keine neuen Gewerbeflächen. Es gebe bereits genug leerstehende Immobilien. Besteht die Gefahr, daß die neu entstehenden Geschäfts- und Büroräume zu Ladenhütern werden?

Sicherlich nicht. Wer heute in guter Stuttgarter Citylage beispielsweise attraktive Büroräume sucht, hat große Probleme. Es gibt eine starke Nachfrage nach modernen Immobilien mit der nötigen Infrastruktur und Ausstattung, zeitgemäßer Haustechnik und so weiter ...

Und wie sieht es mit den Wohnungen aus, die auf dem »Stuttgart 21«-Areal entstehen sollen?

Auch hier mache ich mir um die Nachfrage keine Sorgen. Denn in dem neuen Stadtteil entstehen interessante Wohnlagen: mitten in der City und doch am Park, in der Nähe von Theater und Oper oder der Mineralbäder, mit erstklassiger Verkehrsanbindung und vielen anderen Vorteilen.



»Wir dürfen dieses Pionierprojekt nur nicht mit immer weiter reichenden Forderungen überfrachten«

Wird der Zuzug von mehreren Tausend Menschen in den Stuttgarter Norden nicht für ein Verkehrsaufkommen sorgen, das neue Probleme nach sich zieht?

Das glaube ich nicht. Es werden ja in erster Linie Leute dort hinziehen, die in Stuttgart arbeiten. Die fallen also als Pendler weg; das reduziert den Verkehr eher. Natürlich ist das Spekulation – aber eine realistische.

Es gibt bereits Überlegungen für weitere »21er-Projekte« in anderen deutschen Städten, mit unterschiedlichen Schwerpunkten und Aufgabenstellungen. Von dort schaut man gespannt auf Stuttgart. Sind wir Stuttgarter denn nun Pioniere – oder sind wir Versuchskaninchen?

Wir sind keine Versuchskaninchen, Pioniere schon eher! Die Fachleute sind sich einig: In Stuttgart haben wir einen großen Vorsprung und das Projekt läuft sehr positiv. »Stuttgart 21« ist eine einmalige Chance. Wir dürfen dieses Pionierprojekt nur nicht mit immer weiter reichenden Forderungen überfrachten. Schließlich profitiert die ganze Region von den Anstrengungen der Bahn. Denken Sie an den neuen Bahnhof: Dieser Entwurf ist wirklich einmalig und exakt auf die Stuttgarter Topographie zugeschnitten ... Eine Chance wie »Stuttgart 21« kommt nicht wieder. Deshalb muß sie jetzt mit großem Engagement beim Schopf gepackt werden!

+++ Multimedia im Turm +++

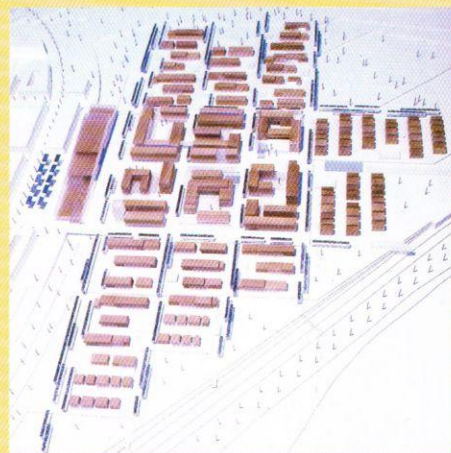
Mit der Eröffnung des Info-Zentrums »Stuttgart 21« ist der Bahnhofsturm wieder für die Öffentlichkeit zugänglich: Ab dem 16. Juni können sich Bürgerinnen und Bürger auf drei Ausstellungsebenen umfassend über das Projekt informieren. Die Attraktionen reichen vom multimedialen Erlebnisraum über Ausstellungen zum aktuellen Stand des Projekts bis hin zum »Bistro 21« und einer Aussichtsplattform mit Blick auf »Stuttgart 21«.

+++ Ausstellung zum Symbolwettbewerb +++

Vom 14. Mai bis zum 5. Juni werden alle eingereichten Arbeiten des Symbolwettbewerbs zu »Stuttgart 21« ausgestellt. Im Forum der SüdwestLB haben die Besucher Gelegenheit, das breite Spektrum an kreativen Vorschlägen aus der Nähe zu betrachten. Mit einer spektakulären Performance am 20. Mai und einem Space-Pop-Konzert am 28. Mai wird ein innovatives Rahmenprogramm geboten. Beginn jeweils 22:00 Uhr.

+++ Solarstadt am Rosensteinpark +++

»Zukunftsweisende Ideen für eine nachhaltige Stadtentwicklung« sind Thema des laufenden Wettbewerbs Solarstadt Rosensteinpark. Die erste Stufe konnten zwei Studenten von der TU Wien für sich entscheiden. Grundidee ihres innovativen Konzepts ist die integrierte Nutzung der Solarenergie im modernen Städtebau.



Solarstadt am Rosensteinpark, 1. Preis

Unser Info-Telefon ist Montag bis Freitag von 14 bis 18 Uhr besetzt:

Telefon 0711/2 27 85 58

Fax 0711/2 27 85 13



DBProjekt GmbH
Stuttgart 21
Deutsche Bahn Gruppe
Am Hauptbahnhof 7
70173 Stuttgart

<http://www.Stuttgart21.de>



Der Bahnknoten Stuttgart im Jahr 2008

Auf der neuen Schnellbahntrasse fahren die Züge aus Richtung Mannheim ab Feuerbach im Tunnel zum Stuttgarter Durchgangsbahnhof und von dort direkt über den neuen Filderbahnhof entlang der Autobahn A8 in Richtung Ulm. Über eine Art Ringverkehr wird der neue Wartungsbahnhof in Untertürkheim mit dem Hauptbahnhof verbunden. Nördlich des Hauptbahnhofs entsteht die neue S-Bahnstation Mitternachtstraße. (bestehendes Streckennetz grau, Tunnelführung gestrichelt)

»Stuttgart 21« verbindet Verkehrskonzept und Stadtentwicklung

Grundidee des Verkehrskonzepts ist der Umbau des Stuttgarter Kopfbahnhofs zum Durchgangsbahnhof, der Bau eines zweiten Bahnhofs für die Fildern und den Flughafen sowie der Ausbau der bestehenden Bahntrassen. Bessere Verbindungen und größere Kapazitäten machen das Bahnfahren schneller und komfortabler. Im Jahr 2008 werden 70 Prozent mehr Züge im Stuttgarter Hauptbahnhof ankommen und abfahren. Im Fernverkehr werden 20 Prozent mehr Reisende und im Regionalverkehr sogar 75 Prozent mehr Fahrgäste den neuen Bahnhof nutzen.

Durch die Tieferlegung der Gleisanlagen wird im Herzen der City eine Fläche von rund 100 Hektar für die Stadtentwicklung frei. Hier entstehen lebendige Stadtquartiere, Grünflächen und Parks, die durch den neuen Bahnhof mit der Innenstadt verbunden werden.



Rahmenplan schafft Platz für Visionen

Der Bahnhofsentwurf von Ingenhoven, Overdiek, Kahlen und Partner fügt sich ideal in den Stuttgarter Talkessel ein und schafft einen grünen Erlebnisraum. Auch die neuen Stadtviertel nehmen Gestalt an. Diese Illustration zeigt, wie die neuen Stadtteile auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenplans aussehen könnten.

Das »Stuttgart 21«-Preisrätsel – mit Humor und Köpfchen sind Sie dabei

1. Preis:

Reise für zwei Personen nach Paris. Fahrt erster Klasse im EC und drei Übernachtungen im Hotel »Du Pré«.
Erleben Sie den Sommer in der französischen Hauptstadt mit einer Bootsfahrt auf der Seine, dem Besuch des Louvre, einem Diner in einem typisch französischen Restaurant u. v. m.

2. Preis:

Reise für 2 Personen mit dem ICE nach Hamburg. Zwei Übernachtungen incl. Frühstück im Hotel »Best Western Alsterkrug« und Besuch des Musical-Erfolgs »Phantom der Oper«



Sie ruht bei »Stuttgart 21« auf mehreren soliden Säulen (Seite 7)

Die »neue Lieblingsstadt« der Frankfurter (Seite 2)

Bis hierher künftig nur noch 4:15 Stunden Zugfahrt (Ü = UE, Seite 1)

Ab 16. Juni geöffnet – schauen Sie doch mal rein (Seite 8)

Der neue Durchgangsbahnhof braucht nur 40 ... (Seite 6)

Hier konnte sich »Stuttgart 21« sehen lassen (Seite 2)

Durch die werden Sie in ein paar Jahren blicken (Seite 4)

Made in ... – auch im Städtebau ein Qualitätsstandard (Seite 2)

4. – 10. Preis:

Die clevere Alternative:
Ein Jahr Bahnfahren zum halben Preis mit der BahnCard der Deutsche Bahn AG



Und so können Sie gewinnen:

Alle Antworten finden Sie im Projektmagazin. Das Lösungswort ergibt sich – senkrecht gelesen – aus den Buchstaben in den grau unterlegten Feldern. Den gesuchten Begriff bitte auf einer Postkarte – kein Fax – senden an:

DBProjekt GmbH Stuttgart 21
Kennwort »Stuttgart 21«-Preisrätsel
Am Hauptbahnhof 7
70173 Stuttgart

Einsendeschluß ist der **30. Juni 1998**. Die Gewinner werden ausgelost und schriftlich benachrichtigt. Mitarbeiter der Deutsche Bahn AG und ihrer Tochtergesellschaften sowie deren Angehörige sind zur Teilnahme nicht berechtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



3. Preis:

Verbringen Sie einen unvergeßlichen Abend für 2 Personen beim »Starlight Express« in Bochum. Fahrt ab Stuttgart mit dem IC und Übernachtung incl. Frühstück im Hotel »Acora«

11. – 20. Preis:

Brunch für 2 Personen über den Dächern Stuttgarts im »Bistro 21«, der neuen Bar im Bahnhofsturm des Stuttgarter Bonatzbaus

21. – 50. Preis:

Gutschein für einen »S 21-Cocktail« bei Pianomusik im »Bistro 21«, achte Etage des Stuttgarter Bahnhofsturms

